



II F
89

Herzogtum
Braunschweig
auftrag: für Braunschweig
BIBLIOTHEK
HERZOG
TECHN. HOCHSCHULE
CARLO-WILHELMINA
BRAUNSCHWEIG
Geschenk des
Prof. Dr. H. H. H. H.

Das Normal-Bahnhofsproject

des

Prof. A. Rindkake.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen wird unfehlbar über kurz oder lang eine Zusammenlegung bisher getrennt betriebener Strecken und demzufolge auch Bahnhofseinrichtungen erheischen, die den zu einer vorher nie gekannten Höhe gesteigerten Verkehrsbedürfnissen voll und ganz gerecht werden können. An größeren Knotenpunkten, wo jetzt mehrere Bahnlinien einmünden, hat bei deren Centralisirung der neue Bahnhof selbstverständlich den Verkehr aller bisher getrennten Bahnhöfe aufzunehmen, einen Verkehr, der, wenn er nicht von vornherein nach richtigen Principien geleitet wird, zu großen Unfällen führen kann.

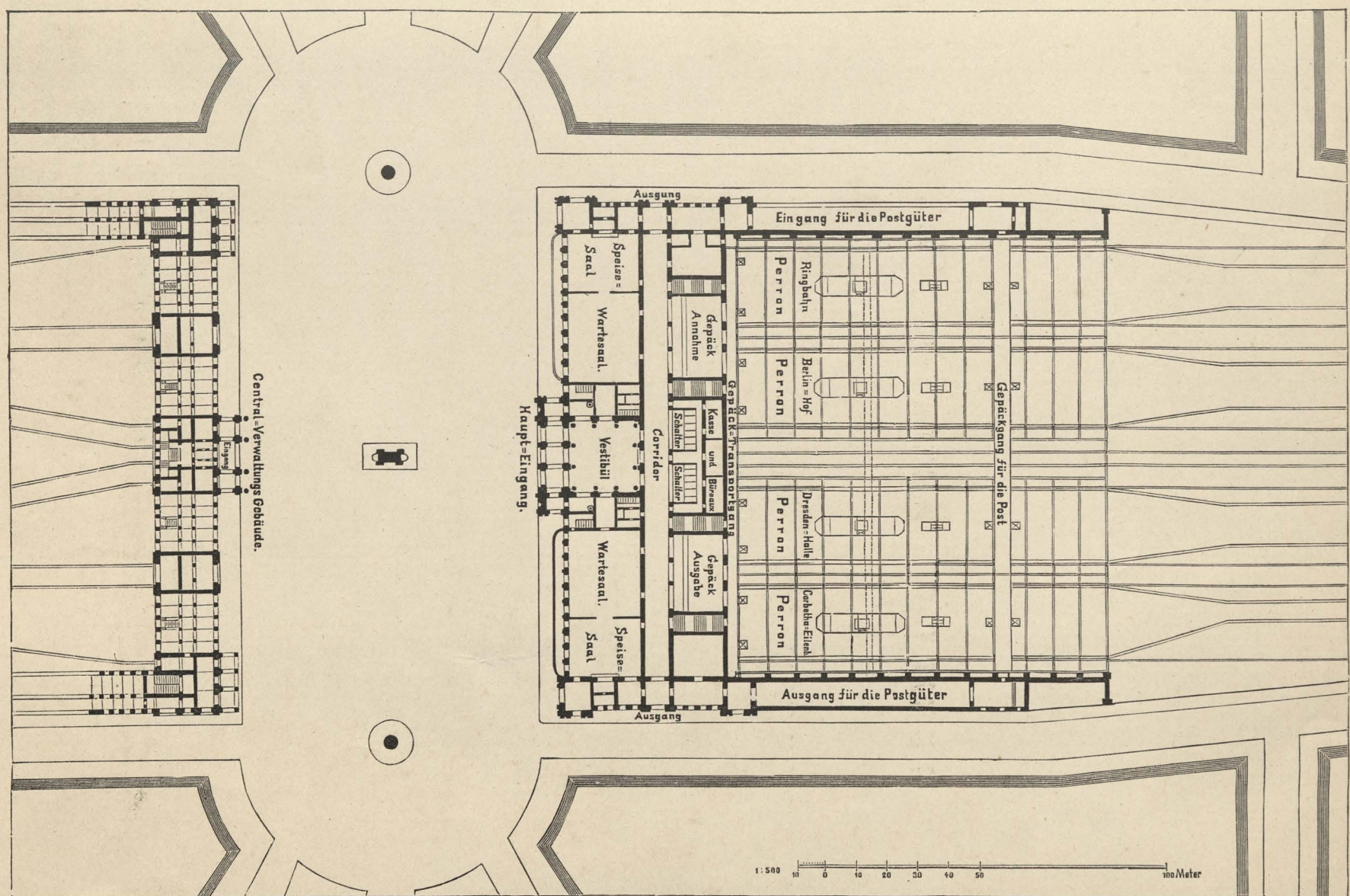
Ein Hauptmangel der meisten jetzigen Durchgangsbahnhöfe ist, daß das von verschiedenen Perrons abfahrende Publikum sich auf dem Hauptperron sammeln und, um die entlegenern Abgangsperrons zu erreichen, die Gleise überschreiten muß. Auf dem Hauptperron drängen sich nicht selten die Fahrgäste für drei und mehr Fahrrichtungen sowie die Gepäck- und Postwagen für ankommende und abgehende Passagier- und Postzüge; es entsteht dadurch ein Chaos, bei dem einem angst und bange werden muß. Die Forderung, wenigstens ein directes Ueberschreiten der Gleise zu vermeiden, führte vielfach zu den bekannten Untertunnelungen derselben; solche aber, abgesehen von ihrer complicirten und somit theuern Anlage, erschweren die Uebersichtlichkeit eines Bahnhofes so sehr, daß vielfach selbst Ortskundige sich erst bedenken müssen, welchen Weg sie zu nehmen haben. — Die sogen. Kopfstationen sind zunächst in Anlage und Betrieb sehr theuer; sie leiden ferner, namentlich wenn viele Bahnen einlaufen, an großer Weiträumig-

keit, wodurch die Reisenden genöthigt werden, weite Gänge zu machen; sie sind endlich auch gefährlich. Hinsichtlich des erstgedachten Mangels sei darauf hingewiesen, daß jeder Zug den Bahnhof auf demselben Wege wieder verlassen muß, auf dem er eingeführt wurde, und daß es hierzu großer Schienenkurven bedarf, die in der Anlage wie für den Betrieb ein todttes Kapital darstellen. Zudem ist für jede Fahrrichtung ein Perron vorzusehen, und es sind demnach hier mehr als doppelt so viel Perrons erforderlich wie auf Durchgangsstationen. Zwischen je zwei Gleisen sind ferner Hülfsgleise und Drehscheiben für die Rückfahrt der Locomotive einzufügen. Wie sich hieraus zugleich die an zweiter Stelle erwähnte kostspielige und lästige Weiträumigkeit ergibt, liegt auf der Hand. Zur Beleuchtung des dritten Nachtheils sei nur an die eine Thatsache erinnert, daß jüngst noch in der Kopfstation Frankfurt a. M. ein Zug über den Gleisschluß hinaus in den Wartesaal fuhr.

Diese Uebelstände zu beseitigen und eine verhältnißmäßig billige Anlage zu ermöglichen, welche überdies noch von beiden Seiten des Bahnkörpers einen völlig gleichwerthigen Zugang hat, ist das Ziel des hier in seinen Hauptzügen dargestellten Normal-Bahnhofsprojectes. Sein Urheber geht dabei zugleich von dem in commercieller und strategischer Hinsicht sehr beachtenswerthen Streben aus, ein ununterbrochen fortlaufendes Schienennetz durch das ganze Reich herzustellen. Zu dem Ende will er alle einanderstoßenden Bahnlinien verknüpfen. Es sollen z. B. nach seinem Vorschlage in Leipzig, wo heute sechs Hauptbahn-

linien einmünden und endigen, je die einander ergänzenden auch ineinander übergeführt und so drei durchgehende Strecken erzielt werden, welche möglichst nahe der Stadt in der Gegend des projectirten Centralbahnhofs parallel derart vorbeizuführen wären, daß zwischen je zwei Gleisen ein breiter Perron angelegt werden könnte, wonach für sämtliche alsdann hier vereinigte Bahnen nur drei Perrons erforderlich würden. Der beigegebene Grundriß, in welchem noch ein vierter Perron für eine Ringbahn vorgesehen ist, erläutert dieses Project.

Mittels langsam ansteigender Radialstraßen gelangt man rechts und links vom Bahnkörper auf einen hoch über den Gleisen angelegten freien Platz, unter welchem die Bahnzüge mittels Tunneln durchgeführt werden sollen. An diesen ist quer zur Schienenrichtung über die Gleise hin das Empfangsgebäude projectirt, sodaß die Züge auch unter diesem hinfahren. Es wäre damit zunächst die völlig gleiche Zugänglichkeit des Empfangsgebäudes von beiden Seiten des Bahnkörpers her erreicht, ein Gewinn, der es endlich möglich machen würde, daß ein in der Nähe des Bahnhofes entstehender Stadttheil sich um den Bahnhof wie um einen Kern zusammenschlösse und letzterer nicht mehr wie jetzt der Ausdehnung der Stadt eine fast unüberschreitbare Grenze stecte. Durch das Mittelportal des Empfangsgebäudes gelangte man zunächst in eine große Vorhalle, an welche sich Wartesäle, Billetschalter u. s. w. unmittelbar angeschlossen. Hinter der Vorhalle und den Wartesälen zieht sich, parallel der Hauptfront, also quer zur Schienenrichtung, ein geräumiger Wandelgang hin, von



Professor August Rindkake's Project eines Centralbahnhofs in Leipzig.

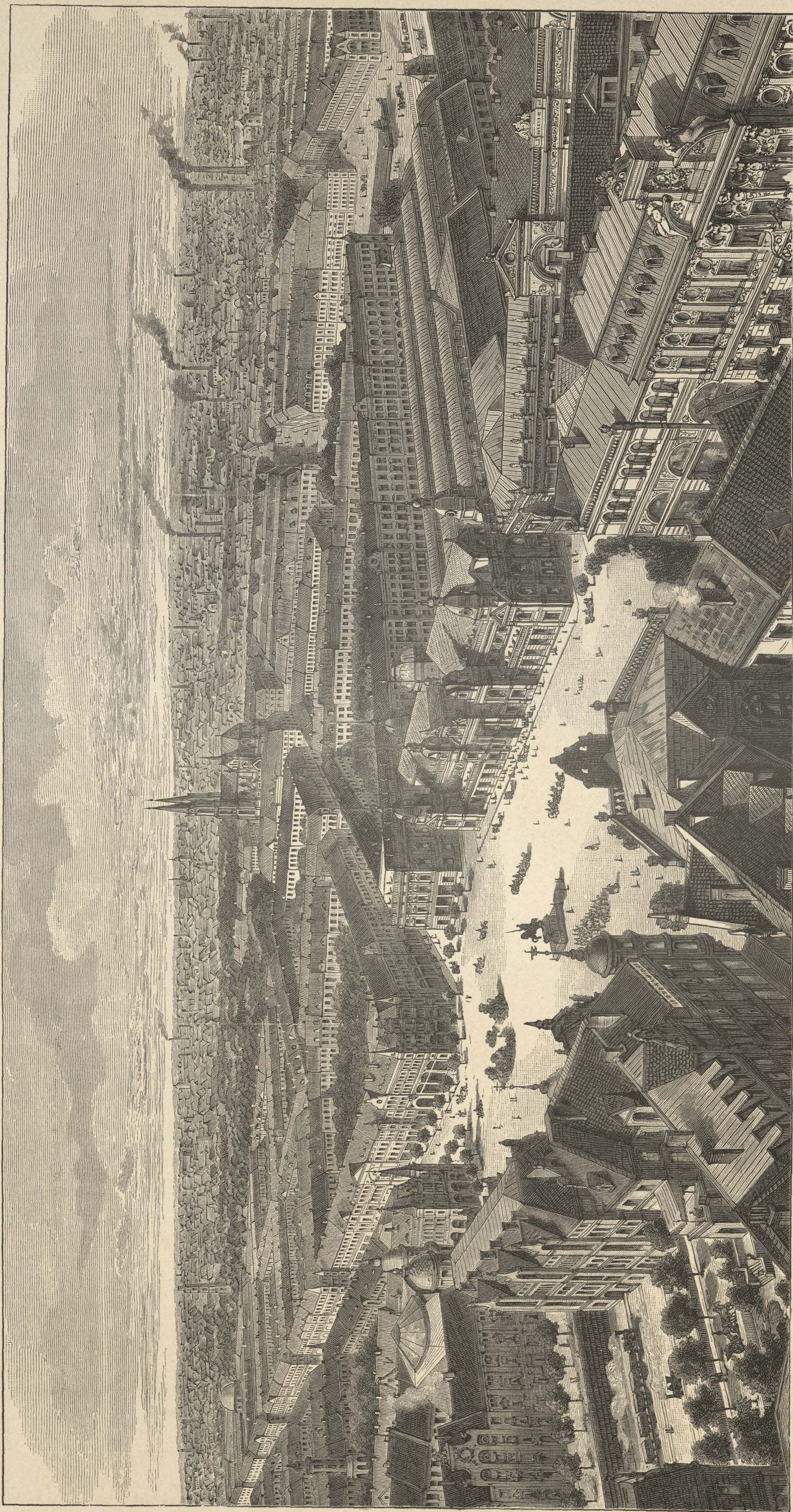
welchem breite Treppen zu den Perrons hinabführen. Zwischen den Treppen sind die Gepäckexpeditionen, an deren Rückseite der Gepäcktransportgang angeordnet ist, welcher durch Aufzüge mit den Perrons in Verbindung steht. Da letzterer in Höhe der Flur des Empfangsgebäudes liegt, können die Treppen den Strom der Reisenden unter ihn hindurchleiten, ohne daß derselbe durch den Gepäckverkehr jemals gehemmt wird. Der Postverkehr mit den einzelnen Perrons vollzieht sich mittels des am untern Perron-Ende projectirten, ebenfalls hoch über den Schienen querüber führenden und auch durch Aufzüge mit den Perrons in Verbindung gesetzten Gepäcktransportganges für Postgüter. Alles weitem halber verweisen wir auf die eingehenden Darstellungen, welche der Erfinder in einer besondern Druckschrift*) gegeben hat.

Erscheinen in diesen Projecten alle betriebstechnischen Aufgaben glücklich gelöst, so ist dadurch nach den betreffenden Aufstellungen Prof. Rindlake's an vielen Orten zugleich ein finanzielles Resultat zu erzielen, welches Staunen erregt. Es sind dies solche Orte, wo sich der Bahnverkehr bisher in Kopfstationen regelt, die Züge also, wie schon bemerkt, in großen Curven ein- und ausgeführt werden müssen. Hier bedarf es natürlich eines verhältnismäßig sehr großen Terrains; geradezu ungeheuerlich ist dessen Umfang z. B. in Leipzig, wo sechs solcher Kopfstationen vorhanden sind. Würden hier nun in der Weise, wie vorhin angedeutet ist, die Bahnlinien miteinander verknüpft und einem neuen Normal-Bahnhofe von den rechts und links des Bahnkörpers gelegenen Geländen ein völlig gleichwerthiger Zugang geschaffen, so könnte jenes ganze Areal der jetzigen Bahnhöfe zu den werthvollsten Baustellen aufgeschlossen werden. Der neue Bahnhof wäre dabei nur so weit von der Stelle des jetzigen Magdeburger Bahnhofs hinauszuweichen, wie es nöthig ist, um einen bequemen Anstieg der zum hochgelegenen Bahnhofsplatz führenden Straßen zu erzielen. Der solcherart direct um den neuen Bahnhof sich gruppierende neue Stadttheil auf dem Gelände der dort gelegenen vier alten Bahnhöfe allein würde, abzüglich des Straßenareals, gegen 500 000 Quadratmeter Baustellen enthalten, deren Werth nach Maßgabe des Preises der gleich gut gelegenen Baustellen Leipzigs leicht zu berechnen ist; und aus diesem Erlös könnten nach Abzug der Kosten der Neuanlagen viele Millionen Mark erübrigt werden. Ähnlich liegen aber die Dinge noch an vielen andern Orten in Deutschland.

Wie sich die Anlage eines Normalbahnhofs auf dem Areal des Stadtbahnhofs in Braunschweig gestalten würde, zeigt die beigegebene Abbildung aus der Vogelperspective. Auch hier würde zum weitaus größten Theil auf dem der Bahnverwaltung gehörenden Grund und Boden eine ausgedehnte Neustadt entstehen können, und obschon in Braunschweig die Baustellenpreise bei weitem nicht so hoch sind, auch die sonstigen Verhältnisse weniger günstig liegen als in Leipzig, so ist doch dem Vernehmen nach eine Anzahl solventer Unternehmer bereit, sämtliche Anlagen des demnächst unbedingt erforderlichen provisorischen und definitiven neuen Bahnhofs lediglich gegen Ueberweisung dieses nach dem Projecte Prof. Rindlake's freizulegenden Terrains des jetzigen Bahnhofs auszuführen.

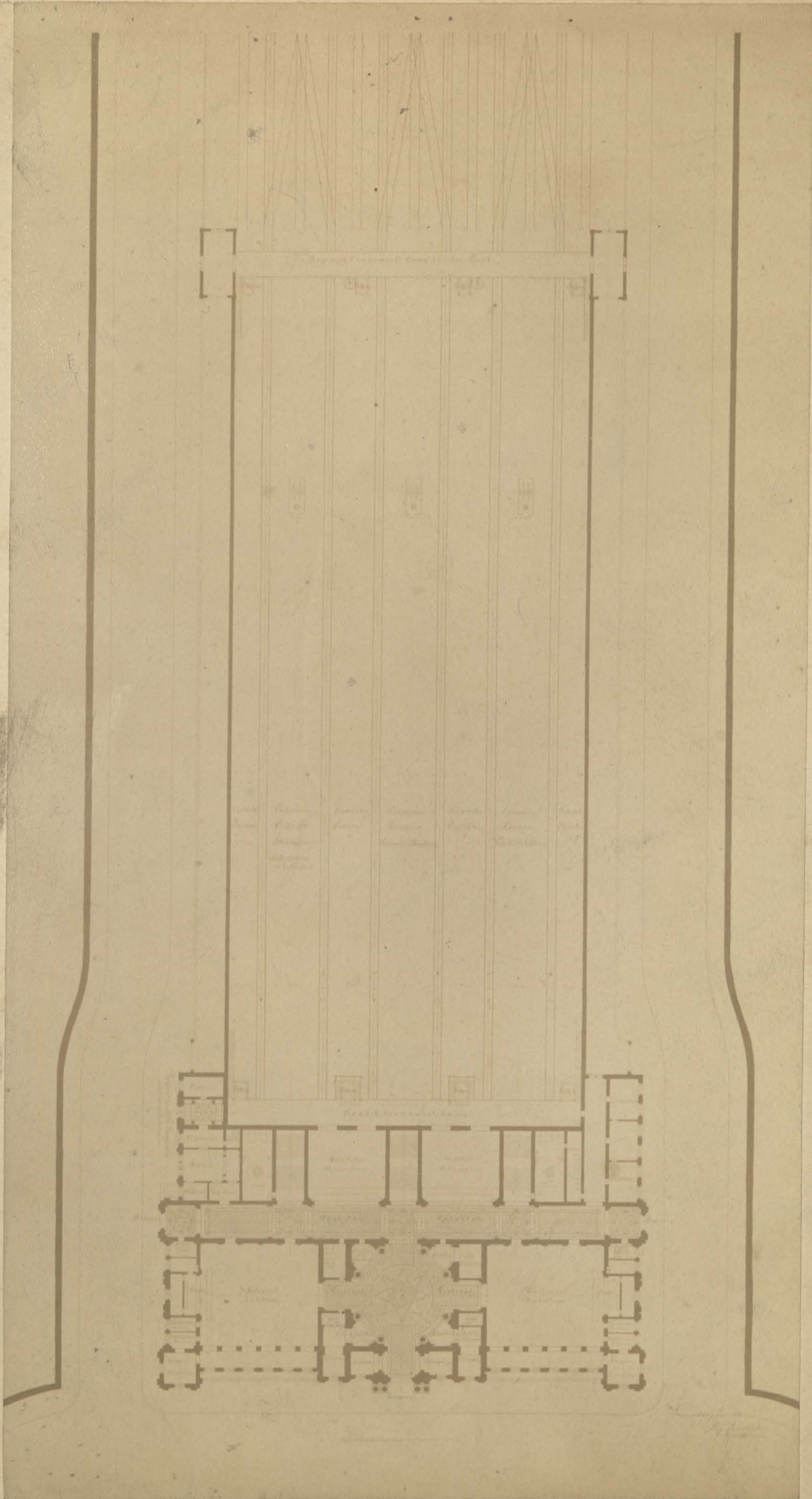
Mit diesen, wie es scheint, in der That sehr beachtenswerthen Vorschlägen, die überall Anwendung finden können, wäre demnach zugleich ein Mittel geboten, die Amortisation der Kosten unserer Bahnen um ein bedeutendes zu fördern und somit die in volkswirtschaftlicher Hinsicht höchst wünschenswerthe Herabminderung der Fahrpreise zu ermöglichen. Hn.

*) Neue Normal-Bahnhofsanlagen etc. von Prof. Aug. Rindlake (Berlin, C. Wasmuth).



Professor August Rindlake's Project für eine neue Bahnhofsanlage in Braunschweig.

II F. 84.



Architectur project
für Braunschweig.

II F. 84



BIBLIOTHEK
HERZOG
TECHN. HOCHSCHULE
CARLSRUHE

Haupt-Stat. I. Pag. 300

Das ist nicht ein neuer Hafen
zu Hamburg. Rostk's Hammburg ist
ein Hafen.

